CZASOPISMO

ZWIĄZKU UMYSŁ. PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK XIV | PAŹDZIERNIK 1938 | NR 10 (202)

„... nastąpiły w życiu wewnętrznym Polski istotne przemiany. Miały miejsce nowe i doniosłe inicjatywy w dziedzinie stojących przed społeczeństwem zadań. Wzrosło w szerokich sferach narodu zrozumienie potrzeby czynniejszego współudziału w pracy dla Państwa".

W połowie września sensacyjne wydarzenia rozegrały się na terenie naszego parlamentu. Oto Pan Prezydent rozwiązał Sejm i Senat, a dekret odnośny zawierał wielkie słowa, które zamieszczamy w nagłówku niniejszego artykułu.

Rozwiązane Izby ustawodawcze nie były popularne wśród społeczeństwa, które nie interesowało się zbytnio pracami parlamentu. Owszem, zabrał czasem głos senator generał Zarzycki, przemówił ks. Lubelski, ale na ogół społeczeństwo nie emocjonowało się kwestią masonerii, czy rytualnego uboju, a rozgrywki, mające personalny charakter przechodziły bez wrażenia. Ten sejm „na domowy użytek" nie obradował w sposób dość parlamentarny i przeszedł w słuszne zapomnienie...

Równolegle w życiu wewnętrznym Polski zaszły głębokie przemiany. Znalazły one wyraz w deklaracji O. Z. N. i w uchwałach tzw. opozycyjnych ugrupowań, a zreferowane zostały na Zamku. Pan Prezydent mówi o doniosłych inicjatywach, w liczbie mnogiej, a więc niewątpliwie wszystkie objawy przemian doszły do wiadomości Zamku. Wielkie słowa Głowy naszego Państwa potwierdzają potrzebę czynniejszego współudziału szerokich sfer społeczeństwa w pracy dla państwa.

Prace wyborcze rozpoczęły się. Powołany już został komisarz generalny wyborczy, a w najbliższych dniach będziemy świadkami kampanii propagandowej. Urodzi się nowy polski parlament, na zasadzie starej wprawdzie ordynacji wyborczej, ale o duchu młodym, poczętym ze słów, podyktowanych dobrem państwa i troską o jego przyszłość.

Powołaniu nowych Izb ustawodawczych towarzyszą ważne wydarzenia zagraniczne.

Europa przecięta została na pół osią Berlin—Rzym, krwawią się Chiny i Hiszpania... Sąsiedzi nasi są silni, uzbrojeni od stóp do głów. Argumentami ich jest wybujały nacjonalizm we własny, patrzący cele i jakkolwiek w rozmaity kolor przybrany, jednak umiejący znaleźć ostatnie słowo we formie armat, czołgów i samolotów. Słowa takie są czasami dość przekonywujące...

W czasach niepewnych słowa Pana Prezydenta są nie tylko uwerturą przed wyborami. Widząc w nich wytyczne na przyszłość, musimy się przyczynić do wzrostu wewnętrznego zwarcia, do skupienia wszystkich sił w pracy dla państwa. Dlatego jako uświadomieni obywatele i pracownicy państwowi okażemy się czynni w pracach przygotowawczych i staniemy ławą do urn wyborczych, oczekując z nadzieją sejmu, który będzie wyrazem istotnych przemian w życiu Państwa.

jt.

Śląsk Zaolzański

Jest taka sprawa, która zdołała spowodować prawdziwe zjednoczenie wszystkich Polaków, bez względu na to, jakie mają zapatrywania polityczne i bez względu na to, czy magnackie mają dochody, czy też są szarymi pracownikami umysłowymi, chłopami lub robotnikami.

Jest taka sprawa, która w ciągu długich 20-tu lat była nie zabliźnioną raną, dokuczliwą dniem białym, a bolesną w długie noce.

Jest taka sprawa, która serce młodzieńcze ponosi, a starym przypomina dawne, minione lata wojny światowej, po to tylko, by zmęczone serca bić zaczeły tętnem młodości.

Jest taka sprawa, która wywołuje dyskusje częstsze, niż wszelkie inne problemy, a podczas tych dyskusyj zapomina się o wszystkich bólach, kłopotach i zawodach.

Sprawą tą jest kwestia Śląska Zaolzańskiego.

Któż jej nie zna? Któż w ciągu lat 20 jej nie poruszał, by w połowie września przez cały dzień o niej nie myśleć.

Jak wiadomo, listopad 1918 roku zastał Polskę wolną, ale ani jedna granica nie była ustalona i prócz wewnętrznego scalenia przystąpić trzeba było do bardzo ciężkiej walki o skrzepienie granic. Zaczęły się boje o Lwów i Wilno, potem ustalenie granic zachodnich, następnie walki z nawałą bolszewicką, która aż pod stolicę posunęła się.

W czasie tych spraw wielkich, wydawała się małą kwestia Śląska Zaolzańskiego. Państwo Czechosłowackie miało za sobą poparcie wielkiej Ententy, cieszyło się pokojem i rosło w dobrobyt. My przeciwnie ostatni grosz musieliśmy wydawać na obronę granic. Skoro więc, jak cios z tyłu spotkaliśmy podstępne zabranie Śląska, nie mieliśmy już sił, by rozprawić się jeszcze z jednym sąsiadem, nie mieliśmy sił, by Śląsk do macierzy przyłączyć. Powstał więc specyficzny stan prawny, że zabrano nam Śląsk, a my musieliśmy załatwienie tej kwestii pozostawić na czas późniejszy.

I dopiero teraz, w czasie przebudowy pokojowej Europy środkowej, Rząd Polski zwrócił sie o rewindykację zabranego Śląska Zaolzańskiego. Wiadomość wystosowanej noty zelektryzowała cały naród. Równocześnie nasi bracia z pod zaboru Czechosłowackiego rozpoczeli walkę z zaborczym rządem czechosłowackim, nie stawiając sie na zarządzoną mobilizację. Za Olzą polała się krew i leje się do dnia dzisiejszego. Krwawią się nasi najlepsi, najserdeczniejsi bracia i siostry.

Przez całą Polskę przepłynęła fala protestów i zebrań obywatelskich. Wiemy, jak manifestowały wszystkie miasta w Polsce. Słyszeliśmy mowę naszego Ministra w Radomiu — o czym piszemy oddzielnie — słyszeliśmy głosy wysokich Osobistości, a odczuwamy głosy serc wszystkich Polaków, bijące dziś jednym rytmem.

Na terenie całego kraju nastąpiły zapisy do Korpusu Zaolzańskiego, płynie zewsząd materiał ludzki i pomoc finansowa.

Pracownicy kolejowi nie pozostali na uboczu. Odgłosy walk braci śląskiej doszły do stacyj i odbiły się żywym echem. To już nie plakaty do nas przemawiają, nie słowa odezw! To wołają bracia zaolzańscy o pomoc, to woła Ojczyzna, która wszystkich wzywa do wysiłku dla dobrej sprawy.

Wysiłek pracownika kolejowego nie może być sporadycznym. My musimy karnie kroczyć w jednym szeregu i usiłowania nasze skierować celowo i z pożytkiem dla sprawy.

Walka o Śląsk zaolzański, przerwana przez inne wydarzenia dziejowe, rozpoczęła się na nowo. Walka trwa i żąda od nas wysiłków w każdym kierunku. Pracownik kolejowy, karny obywatel swego społeczeństwa, wszystkie siły oddaje wielkiej, świętej sprawie.

Mobilizacja wszystkich Polaków w sprawie zaolzańskiej niewątpliwie nagrodzona zostanie sukcesem.

20-lecie Niepodległości

Prezydium ZKP przyjęte zostało na audiencji przez Pana Ministra Komunikacji dnia 1 września br. Złożono memoriał w sprawie najpilniejszych postulatów pracowniczych, oraz proszono o przeprowadzenie rewizji przepisów uposażeniowych i emerytalnych, przy czym winno być wzięte pod rozwagę minimum egzystencji, dodatki rodzinne oraz lokalne.

W związku z przygotowaniem uroczystych obchodów XX-lecia Niepodległości, delegacja podniosła, że w kolejnictwie obchód ten powinien być manifestacją solidarności wszystkich pracowników i powinien mieć charakter ogólny.

Rocznica ta powinna być upamiętniona także i przez zarządzenia personalne, które nie obciążyłyby Skarbu, a wywołały wśród personelu szczery oddźwięk i wywołały zapał do pracy.

Do takich zarządzeń należałaby amnestia i zatarcie skutków nałożonych kar dyscyplinarnych i porządkowych, oraz umorzenie nałożonych, a nie ściągniętych zwrotów, jako też wdrożonych dochodzeń służbowych.

Także umożliwienie powrotu na własną prośbę do swych stron rodzinnych tych kolejowców, którzy z różnych powodów poprzenoszeni zostali na przeciwległe nieraz krańce państwa, jak i rozszerzenie awansów — przyczyniłoby się do szczerego wzmożenia nastrojów i wydajności w pracy.

Pan Minister wysłuchał wywody i oświadczył, że postulaty podda rozwadze życzliwej.

Rocznica XX-lecia oczekiwana jest przez ogół pracowniczy z niecierpliwością, jako termin korzystnych zmian...

Jubileusz L. O. P. P.

Obecnie jedna z najstarszych instytucyj obchodziła jubileusz 15-lecia. W czasie obchodu L. O. P. P. przedstawiła wszystkim sprawozdanie ze swych prac rozległych i przedłożyła społeczeństwu imponujący dorobek XV-letniej działalności.

Jubileusz winien zwiększyć ilość członków L. O. P. P. i pomóc w zebraniu funduszów na cele lotnictwa, oraz obrony przeciwlotniczo-gazowej, dziedzin tak ważnych w życiu państw i społeczeństw, a niezwykle aktualnych w chwili obecnej.

LOPP zjednoczyła 1,633.000 członków i co roku zbiera 10 milionów złotych na wykonanie swych zadań.

Prace Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej przyczyniły się bardzo znacznie do rozwoju lotnictwa polskiego i przygoto-

wania społeczeństwa do obrony przeciwgazowej. LOPP zbudowała Instytut Aerodynamiczny w Warszawie, Laboratorium Aerodynamiczne we Lwowie, utworzyła, otaczała opieką i subwencjonowała Laboratorium Silników Lotniczych we Lwowie, grupę lotniczą przy Politechnice warszawskiej i Studium lotnicze Politechniki lwowskiej, Instytut Techniki Szybownictwa i motoszybownictwa we Lwowie, Instytut Aerologiczny w Wilnie, Obserwatorium Meteorologiczno-Astronomiczne na Pop Iwanie w pasmie Czarnohorskim, Doświadczalne Warsztaty Lotnicze w Warszawie, Instytut Techniki i Instytut Badań Lekarskich Lotnictwa w Warszawie, 100 Kół Szybowcowych LOPP., 70 szybowisk i około 20 stałych szkół szybowcowych LOPP., 4-ry szkoły pilotów motorowych, ponad 25 lotnisk i w. i. LOPP. popierała bardzo wydatnie twórczość lotniczą w kraju, a prawie wszystkie konstrukcje lotnicze powstały przy jej pomocy finansowej.

Działalność lotniczą Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej wieńczyły zwycięstwa w Challenge‘ach, zawodach o puchar Gordon - Beneta, wielkie sukcesy lotnictwa polskiego na terenie międzynarodowym. W dziedzinie obrony przeciwlotniczo - gazowej L. O. P. P. zbudowała Instytut Badań Chemicznych w Warszawie, liczne schrony wzorowe w ważniejszych ośrodkach kraju, wyszkoliła tysiące instruktorów i organów oraz służb obrony przeciwlotniczej, wyposażając je równocześnie swoim kosztem w sprzęt, przeszkoliła setki tysięcy społeczeństwa i młodzieży.

Jak z powyższego widzimy, L. O. P. P. jest instytucją pożyteczną, a praca jej zasługuje na uznanie i poparcie we wszelki, dla pracownika umysłowego dostępny sposób.

Jubileusz skończył się. Przychodzą znów dni pracy szarej LOPP, która wyniki swej działalności przedstawiła tak wspaniale.

I właśnie w tej codziennej pracy LOPP winna spotkać się z jak najszerszym poparciem.

Przede wszystkim idzie o zwiększenie liczby członków, bo dotychczasowa jest zbyt nikła w porównaniu z ilością mieszkańców naszego kraju.

Pamiętać przy tym należy, że każdy grosz, zainkasowany przez LOPP, to rozszerzenie jej działalności, to przedłużenie drogi rozwoju, to wzniesienie zdobytych celów.

LOPP działa dla wszystkich i służy wszystkim. Na wypadek wojny ma przygotowanie społeczeństwa do obrony olbrzymie znaczenie, gdyż — jak dowodzą przykłady Hiszpanii i Chin — wojna będzie mieć charakter totalny i nikt nie zdoła uciec z zasięgu jej morderczej kosy.

Jedyną obroną będzie należyte przygotowanie, przewidywanie następstw, oraz zabezpieczanie się przed niespodziankami. I tu właśnie leży znaczenie LOPP, która kształci i propaguje obronę.

LOPP zdziałała bardzo wiele i to jest zasługą dotychczasowych zarządów. Ale ma przed sobą olbrzymie jeszcze zadania do spełnienia, a to się stanie dzięki poparciu wszystkich obywateli państwa.

Święto K. P. W.

Dnia 24 i 25 września odbyło się w Radomiu doroczne święto K. P. W. pod nazwą „Dnia Kolejarza“. Program uroczystości był bardzo urozmaicony i przedstawił rozwój Kolejowego Przysposobienia Wojskowego. Odbyły się też zawody lekkoatletyczne, popisy, konkurs orkiestr, oraz szereg imprez sportowych.

W niedzielę dnia 25, po nabożeństwie przemówił Prezes KPW, b. poseł Starzak, podkreślając, że w tym roku kolejarze polscy spotykają się w chwili szczególnie doniosłej, gdy cała Polska z zapartym oddechem oczekuje rozstrzygnięcia losów Polaków na Śląsku cieszyńskim i woła potężnym głosem: „Śląsk musi być nasz“. W tej doniosłej chwili trzeba wyzyskać ostateczne możliwości i użyć wszystkich elementów, którymi rozporządzamy. Jednym z tych elementów jest idea, którą reprezentują kolejarze pod znakiem K. P. W. Służba ta jest nam więcej potrzebna, niż gdzieindziej, jeżeli chcemy zdo-

być lepszą przyszłość, realizować wizję Polski potężnej, „Polski Józefa Piłsudskiego, promieniejącej wspaniałą kulturą i zbrojną w niezwyciężoną moc“.

Organizacja — mówił dalej Prez. Starzak — gromadzi w swoich szeregach 100-tysięczną rzeszę pracowników kolejowych i dziś, po latach wysiłków, wykazać się może pozytywnymi rezultatami.

Najwyższe czynniki w państwie podjęły w ostatnich latach wielki wysiłek zjednoczenia wszystkich Polaków. To, co robi K. P. W., idzie od dawna po tej linii. Jest to bowiem prawdziwa konsolidacja ludzi o różnych przekonaniach, dokonana na platformie pozytywnej pracy dla Państwa. Przemówienie swe Prez. Starzak zakończył deklaracją solidarności z braćmi z za Olzy.

Następnie odbyła się defilada, którą odebrał p. Minister Ulrych, oraz gen. Trojanowski.

Podczas uroczystości Pan Minister Ulrych wygłosił przemówienie.

Nawiązując do słów, wypowiedzianych podczas Święta Kolejarza w r. 1937 w Toruniu, że celem kolejarza jest doprowadzenie transportu kolejowego do najwyższego poziomu sprawności i świetności, oraz że polskie serca, ilekroć na widownię wychodzi kolejarz polski, mogą bić spokojnie, min. Ulrych tak mówił:

Przeżywamy okres dziejów, którego wydarzenia są najwyższej doniosłości. Czujemy w sobie, że nieuchronny, sprawiedliwy wyrok historii obejmuje nas swym skrzydłem i w każdej chwili zażądać może od nas najwyższych wysiłków i najcięższych ofiar.

My — żołnierze transportu — wiemy dobrze, że obok wysiłku żołnierza idzie wysiłek kolejarza. Jesteśmy gotowi. Z tego miejsca, w imieniu wielotysięcznej armii kolejarzy polskich, mogę z całym spokojem i ufnością stwierdzić, że jesteśmy gotowi, że każde powierzone nam zadanie będzie wykonane. Lecz nie tylko zadanie powierzone. Z własnej dobrej woli obywatelskiej podjęliście już przed laty pracę konsolidacyjną, zmierzającą do zjednoczenia wszystkich sił, czynnych w kolejnictwie. Praca ta wydała już wielkie rezultaty. Trzeba ją tylko dalej kontynuować. Polska nie może być państwem słabym, a któż, jak nie sami Polacy decydować mają o sile i potędze swego państwa. Czas najwyższy jednoczyć Polaków, czas najwyższy koncentrować swoje wysiłki w myśl tych wskazań, które rzucił narodowi marszałek Śmigły-Rydz. Stoją przed nami wielkie zadania do wypełnienia. Ich wykonanie zależy od naszej zbiorowej postawy i naszej zbiorowej gotowości. Bądźmy zawsze gotowi do wykonania tych zadań i obowiązków, których żądają od nas Prezydent Rzplitej i Naczelny Wódz. Pod ich przewodem budujemy przyszłość i siłę Polski, toteż w okrzyku na cześć Polski, na cześć przyłączenia naszych braci z za Olzy zjednoczymy swoje serca i myśli. Niech żyje Polska! Niech żyją nasi bracia z za Olzy! Niech żyje Prezydent Rzplitej! Niech żyje Naczelny Wódz Marszałek Edward Śmigły-Rydz!

Komisja dla spraw pracowniczych

Ostatnio podaliśmy przebieg konferencji delegatów Międzyzwiązkowego Komitetu Pracowników Państwowych u Pana Premiera, następnie u Pana Wicepremiera.

Obecnie podajemy, że drugi blok pracowniczy, pracujący pod nazwą Komitetu Obrony Praw Pracowniczych odbył posiedzenie dnia 12 września br., zajmując się szczegółowo naszymi bolączkami. Przede wszystkim poddano szczegółowej dyskusji położenie materialne i prawne ogółu pracowniczego, zwłaszcza wobec wydatków, związanych z nowym rokiem szkolnym i zimą. Zwrócono uwagę na niezałatwienie — mimo wielokrotnych starań — szeregu najpilniejszych postulatów, obejmujących sprawy zasadnicze, jak zmianę ustawy uposażeniowej, zniesienia podatku specjalnego, oraz spraw wpisów szkolnych, pomocy lekarskiej, zniżek kolejowych itp. Systematyczne pomijanie tych spraw wywołuje stan upośledzenia, w jakim znajdują się najszersze warstwy pracownicze.

Komitet doszedł do przekonania, że zle-

go stanu rzeczy nie mogą zmienić dorywcze audiencje. Audiencje kończą się mniej lub więcej negatywnymi oświadczeniami, które nie przynoszą żadnych zmian.

Komitet postanowił dążyć do utworzenia przy Prezydium Rady Ministrów oddzielnej Komisji dla spraw pracowniczych, złożonej z przedstawicieli Rządu i pracowników.

Zadaniem Komisji byłoby:

1) przedstawianie Rządowi należycie uzasadnionych wniosków, dotyczących poprawy położenia prawnego i materialnego pracowników czynnych i emerytów,

2) zbieranie i przedyskutowywanie wszelkich potrzebnych materiałów,

3) opiniowanie projektów rządowych, dotyczących spraw pracowniczych.

Komitet Obrony Praw Pracowniczych uważa powołanie do życia Komisji za jedyny sposób przyjścia z pomocą spauperyzowanej rzeszy pracowników. W okresie stałej radykalizacji mas, sposób ten, nie naruszający uprawnień władzy, a umożliwiający stały kontakt z przedstawicielstwem pracowniczym może okazać się bardzo skutecznym, tym bardziej, że komisje podobne, działające na terenie Anglii, Francji, Norwegii, Belgii i in. okazały się bardzo pożytecznymi.

Za podstawę działalności Komisji bierze Komitet zasadę, że położenie finansowe państwa nie wymaga tak znacznego upośledzenia pracowników, jak to ma miejsce obecnie. Komisja winna mieć wpływ na reorganizację administracji i niewątpliwie zaproponuje reformy, które dadzą państwu oszczędność, nie pogarszając położenia pracowników.

W ten sposób Komisja byłaby pożyteczna i dla państwa i dla pracowników, co przemawia za szybkim jej powołaniem i w tym duchu Komitet postanowił wystąpić do Rządu.

Projekt powołania stałej Komisji dla spraw pracowniczych jest w Polsce rzeczą nową i naprawdę należałoby mu przyklasnąć i życzyć sobie możliwie najrychlejszego powołania do życia tej instytucji. Idzie tylko o to, by Komisja powstała szybko, no i by nie wpadła w nałóg „urzędowania" tak pospolity i tak wielkie szkody przynoszący ogółowi pracowniczemu.

Koleje bez rezerw urzędniczych

Zapewne nikt z nas nie jest zagorzałym zwolennikiem antycznej administracji, przyznać jednak trzeba, że od dłuższego czasu koleje nie dbają o odpowiednią rezerwę „urzędniczą", a słowa tego używamy wyjątkowo dla określenia pracowników (tak jak chce pragmatyka) z wykształceniem średnim.

Przedtem, przed kilku jeszcze laty, koleje w sposób systematyczny uzupełniały stan personelu i wypełniały celowo wyrwy, spowodowane przez naturalny ubytek. Można dziś sprzeczać się, czy kursa zbiorowe są potrzebne, czy nie, można hymny pochwalne pisać na cześć praktycznego wyszkolenia na linii, względnie na cześć skondensowanej wiedzy podczas trwania kursu. Ale nie o to idzie. Faktem natomiast jest, że każda dyrekcja otrzymywała corocznie narybek inteligencki w postaci „aspirantów", którzy z czasem przemianowani zostali na „praktykantów".

Nowo przyjęty inteligent, posiadający ukończoną szkołę średnią, co równoznaczne jest z dzisiejszymi studiami licealnymi, otrzymywał prawo przejazdu klasą drugą. Z poborami było rozmaicie. Pamiętamy jeszcze dawne adiutum „wysokości 100 koron" — jak to było w latach 1918—23 — a potem dawny stopień 9-ty. Następnie widzimy już uposażenie w procentach do dawnej grupy IX. W każdym razie nowoprzyjęty wiedział, że z chwilą przyjęcia ma charakter „urzędniczy" i służbę kolejową rozpoczyna w zasadzie od grupy IX-tej.

Dalsza kariera jest ogólnie znana, oczywista starszym kolegom. Aspirant pełnił służbę dyżurnego ruchu, potem pozostawał w służbie ruchu, lub handlowej, a niektórzy przechodzili z czasem do służby dyrekcyjnej.

Korpus urzędniczy, który corocznie tracił drogą naturalnego ubytku przez spensjonowania i zgony, odnawiany był nowymi

pracownikami, którzy w Małopolsce przed wojną stanowili tzw. Status II b.

O wszystkich tych statusach i innych zwyczajach przedwojennych nie będziemy pisali, bo są to rzeczy dawno przebrzmiałe, jakkolwiek — dla starszych zwłaszcza — mają smak wspomnień przyjemnych, młodzieńczych. Natomiast dla nikogo nie będzie dziwne, gdy pozwolimy sobie kolejnictwo porównać do armii.

W hierarchii stopni wojskowych widzimy generałów, co znajduje odpowiednik w najwyższych szczeblach służby kolejowej. Tak wysokimi stopniami wypadnie nam nawet nie interesować się. Ale dalszą z kolei grupę stanowią oficerowie sztabowi, a więc coś takiego, jak nasi pracownicy z wykształceniem wyższym, potem idą oficerowie, a więc nasi pracownicy z wykształceniem średnim.

Każda armia posiada poważny korpus podoficerski, wysoce ukwalifikowany i odpowiednio wyszkolony, a równoważniki w kolejnictwie bardzo łatwo znaleźć, ale to nie jest naszym zamiarem.

Pewne jest jednak, że każdy winien zajmować stanowisko, stosownie do posiadanych studiów, wiedzy i doświadczenia.

Wracając teraz do spraw pracowników z wykształceniem średnim wiemy, że niektórzy z nich mogą otrzymać stanowiska wyższe, tak jak i sztabowcem można zostać z oficera liniowego. Wiemy również, że doskonali podoficerowie zostają mianowani oficerami, a więc i nasze grono może być uzupełnione pracownikami, którzy średnich studiów nie ukończyli, posiadają jednak zawodowe i osobiste kwalifikacje na urzędników.

Podział oficerów na kategorie nie jest mimowolny. Każda kategoria posiada inne zadania w służbie wojskowej, tak jak i każda kategoria pracowników u nas ma inne zadania służbowe.

Jeżeli teraz przyjrzymy się obecnym stosunkom w kolejnictwie, zobaczymy, że nasz „korpus oficerski“ (czytaj „urzędniczy“) pozostawia wiele do życzenia. Pracownicy odchodzą na emeryturę, umierają, a uzupełnienie nie następuje równomiernie.

W miejsce elementu inteligenckiego przydziela się namiastki, tak jak dawna armia rosyjska miała „praporszczyków“, tak i koleje mają uzupełnienie, które tylko częściowo wypełnia luki, pozostawiając wiele do życzenia pod względem jakościowym. O ile kto temu nie wierzy, niech przypatrzy się służbie wykonawczej na linii i pracy biur dyrekcyjnych, a przekona się naocznie.

Koleje jednak muszą mieć odpowiedni korpus urzędniczy. Nasz Minister przed dwoma laty wołał: „Precz z rutyną biurokratyczną, więcej rozmachu i więcej kupieckiego zmysłu. Unikać odpowiedzi negatywnych: nie ma miejsca, nie da się zrobić, to ode mnie nie zależy itd. Nie zrażajcie się mnóstwem przepisów; wiele tych przepisów porządkujemy, część znosimy. Nie uczcie się urzędować, uczcie się pracować. Pracować, to znaczy osiągać praktyczne skutki swoich zamierzeń, to znaczy realizować, doprowadzać do końca rozpoczęte czynności“. Tak mówił Pan Minister. A czy dzisiejszy korpus urzędniczy może wykonać to polecenie? Niestety: nie.

Powodów jest wiele. Przede wszystkim na górze trzeba odnowić przeważającą część ciała sztabowego, które widziało dawne, nie spotykane teraz nigdzie w świecie systemy administracyjne. Jeżeli mówi się o biurokracji, to właśnie tam jest jej początek. Gdy dzisiaj myśl administracyjną chce ktoś przyoblec, to używa tyle papieru, że biedna myśl ginie w masie makulatury, jak zapałka opakowana w tonę papieru. A to się udziela. Podległe jednostki naśladują przełożoną władzę i powstaje prawdziwy zator papierowy, trudny do pokonania i przebycia przez jednostki wykonawcze na linii. W tych warunkach pracownik, nawet najbardziej komercjalnie nastawiony i pragnący szczerze pracować w przedsiębiorstwie przewozowym — a tym są koleje — naraża się na rozmaite trudności, noszące znamiona szykan. Z bardzo wielu aktów dyscyplinarnych można by zacytować szereg przykładów...

Nie można więc dziwić się, że pracownicy nie skorzystali z zachęty Pana Ministra i często wbrew swemu przekonaniu muszą odwalać kawałki, urzędować byle dzień minął w zgodzie z kontrolerami, zamiast nowe metody wprowadzać w kolejnictwie.

Pracować można odpowiednimi ludźmi i w stosownych warunkach. Niestety dla nikogo nie jest już obca atmosfera urzędów.

Rząd doskonale zna sprawę, skoro przez usta Pana Premiera wytknął urzędnikom zahukanie i zastrachanie. Ale cóż biedny pracownik ma robić? Zwala się na niego masa papieru, rośnie odpowiedzialność, każda sprawa wymaga szeregu podpisów, by zwiększyć kollegium odpowiedzialne. Czy jemu wolno jakąkolwiek rzecz załatwić, nie poruszając nieba i ziemi? Nie! Niebem będzie dyrekcja, ziemią najbliższy przełożony, ale decydować muszą wszyscy. No i muszą znaleźć pokrycie w postanowieniach x-tu przepisów, z podaniem artykułu, pozycji, ustępu itd. Obecnie nie tylko przepisy są sztywne, ale dzisiejszego personelu nie można pozostawić bez ścisłych przepisów, gdyż nie jest zdolny do interpretacji samodzielnej i przy zastosowaniu jakichkolwiek przepisów będzie się uciekać do zbiorowej odpowiedzialności. Za samodzielność i inicjatywę biją najzdolniejszych. A więc szary człowieczek kurczowo trzymać się musi litery przepisów, choćby miała ona znaczenie monumentu, a nie strawy codziennej.

Na te i pokrewne tematy można by wiele pisać. Powodem jednak obecnego stanu jest brak kwalifikacyjnej rezerwy urzędniczej i dzień każdy musi przynieść pogorszenie. Inżynierowie otrzymali wprawdzie specjalne dodatki, ale młodsi nie mogą oddychać w atmosferze biur i wędrują na prywatne posady. Czyż może zachęcić do wstępowania na służbę ogłoszenie o zapotrzebowaniu 20 pracowników, podane przez PATiczną dnia 20 września br. Ogłoszenie powiada, że „kandydaci będą przyjęci w charakterze praktykantów w grupie 11 uposażenia (175 zł miesięcznie plus 25 zł dodatku stołecznego)". Kandydaci muszą mieć ukończone studia uniwersyteckie w dziale fizyki, wydziału przyrodniczo-matematycznego i zatrudnieni będą w dziale zabezpieczenia ruchu pociągów, radia i telekomunikacji. Potrzebny oczywista dyplom magistra. Potrzebna jest jeszcze lekkomyślność i sztuka wyżycia w Warszawie za 200 złotych miesięcznie...

W służbie wykonawczej jest jeszcze gorzej. O kursach aspiranckich długo już nie słyszeliśmy. Na linię przyjmuje się kolegów maturzystów na stanowiska telegrafistów, praktykantów ruchowych i handlowych, nadając im nazwy o pięknym brzmieniu „umowno stałych, niestałych" itp. Wynagrodzenie nawet 12 grupy jest rzadkością, wystarcza 3—4 złote dziennego zarobku. O systemie wyszkoleniowym szkoda w ogóle pisać.

Zgłasza się taki młody człowiek na stację, otrzymuje dziennik szkolenia, instrukcje i patrzy z przerażeniem na starszych kolegów, posiadających „wysoką" grupę 9 i 8-mą. Zawiadowca także nie ma większego wynagrodzenia. Młody kolega widzi wielkie trudności, olbrzymie obowiązki, bezradność w służbie wykonawczej, bezustanne telefony o decyzję czynników nadrzędnych. Pisaninę, pisaninę. W okolicy pierwszego dowiaduje się o nędzy materialnej wśród starszych, zdolnych i wytrawnych pracowników. Powoli wpada w tryby machiny kolejowej, staje się zahukany jak inni i urzęduje, tak jak i wszyscy naokoło.

Stan dzisiejszy, a na potwierdzenie prosimy przeczytać jeszcze raz cytowane powyżej słowa Wysokich Osób, wymaga stanowczej zmiany. Koleje muszą mieć atmosferę, sprzyjającą pracy i muszą we własnym interesie zarządu kolejowego zdobyć się na kwalifikowaną rezerwę, której dzisiaj nie ma.

Poprawę dać może — na odcinku pracowników umysłowych — stałe przyjmowanie odpowiedniej ilości pracowników z wykształceniem średnim, oraz doraźne uzupełnienie braku, datującego się od kilku lat. Nowoprzyjęci muszą być należycie wynagradzani. Trzeba ich zaszeregować, tak jak było przy poprzedniej ustawie uposażeniowej, do grupy 9-tej (choćby z procentową obniżką na czas szkolenia), oraz przyznać prawo przejazdu klasą drugą i obdzielić mundurem służbowym. Sprawę szkolenia pomijamy w tym artykule. Ale ważne jest, by nowo przyjęty kolega czuł się członkiem korpusu urzędniczego P. K. P., posiadał odpowiednie odznaki i wiedział, że za pracę czeka go nagroda w postaci awansu, ustalenia i podwyższenia wynagrodzenia. Dzisiejsze przepisy służbowe mają wiele braków i hamują sprawność zawodową pracownika. Odbiurokratyzowanie przepisów zezwoli na należyte szkolenie i z czasem Polskie Koleje Państwowe otrzymają na linii aparat wykonawczy, który będzie pracować owocnie, nie będzie bał się powzięcia decyzji i odpowiedzialności, zwłaszcza że i składy oddziałów i dyrekcyj

nie pozostaną bez odnowienia i czasy odwalania kawałków należeć będą do przeszłości.

Pracownik umysłowy, znany ze swego oddania dobrej sprawie i obowiązkowości, dołoży starań, by korpus urzędniczy dorósł do wielkich wymagań, jakie mu stawia zarząd kolejowy.

Tżc

Wymiana dowodów tożsamości

Ministerstwo Komunikacji zarządziło wymianę dowodów tożsamości osoby starego typu, oprawnych w zielone płótno. Z dniem 31 grudnia br. dowody te muszą zniknąć.

Pracownicy czynnej służby wymienili już dowody i posiadają nowe, natomiast wielu emerytów posiada jeszcze dowody stare. To samo dotyczy rencistów, wdów i sierót.

Osoby, posiadające stare dowody, winny nadesłać do dyrekcyj podania przez pocztę, względnie przez stacje i dołączyć:

1) odcinek przekazu pocztowego na otrzymane za ostatni miesiąc zaopatrzenie emerytalne, wdowie lub sieroce,

2) fotografie o wymiarze 37 × 52 mm, wykonane bez nakrycia głowy, na jasnym tle, podpisane własnoręcznie na czołowej stronie i uwierzytelnione przez zawiadowcę stacji lub władzę samorządową,

3) kwit na wpłacone do kasy stacyjnej, lub na konto dyrekcyjne PKO kwoty po 60 groszy od dowodu,

4) dla dzieci po 18 roku życia zaświadczenie szkolne na bieżący rok.

Przy składaniu podań w stacjach okazać stare dowody, których numera muszą być w podaniu zaznaczone. Do podań przesyłanych pocztą dołączyć bezwarunkowo stare dowody, znaczki na list polecony, oraz podać dokładny adres zamieszkania.

Podania o nowe dowody należy składać w ciągu października.

Przy prolongacie dowodów tożsamości nowego typu, oprawnych w skórę, należy obowiązkowo dołączyć:

1) odcinek przekazu pocztowego na otrzymane za ostatni miesiąc zaopatrzenie,

2) dla dzieci, które ukończyły 18 rok życia, zaświadczenie szkolne na rok 1938/39.

Postulaty krakowskie

Dnia 9 września br. Międzyzwiązkowy Komitet Pracowników w Krakowie po wysłuchaniu referatu prezesa dra Józefa Krajewskiego, postanowił zorganizować wiec, dla poruszenia spraw bieżących. Wiec poruszy sprawy, omówione przez Komitet, a dające się streścić następująco:

Na pierwszy plan wysuwa się kwestia dodatków ekonomicznych dla większych miast, oraz dla miejscowości, związanych z C. O. P., w których niewspółmiernie wzrosła drożyzna.

W gwałtownie zmienionych warunkach dotychczasowy system uposażeniowy nie da się utrzymać, i musi być poddany rewizji, analogicznie jak się to już stało w Gdyni, gdzie wprowadzono procentowo ustalone dodatki.

Jako punkt drugi siłą faktu wysuwa się sprawa podatku specjalnego.

Wprowadzony w swoim czasie przez wicepremiera inż. Kwiatkowskiego podatek specjalny miał obowiązywać do czasu osiągnięcia równowagi budżetowej. Cel został osiągnięty, a podatek specjalny wbrew obietnicom obowiązuje nadal, jakkolwiek ogólna koniunktura poprawiła się do tego stopnia, że można było przystąpić do budowy C. O. P., który przecież pochłania setki milionów.

Oczywiście należy się z tego cieszyć, ale radość ta nie może żadną miarą przysłaniać konieczności zniesienia zbyt uciążliwego i nie wytrzymującego krytyki życiowej podatku specjalnego.

Jako dalszy punkt programu nasuwa się sprawa opodatkowania emerytur 4% obcią-

żeniem, w związku ze zniesieniem dekretu emerytalnego. Jest to podatek niemoralny, który ma trwać lat cztery, zmniejszając o tyle prawnie należne pobory emerytalne.

Najważniejszym zagadnieniem jest sprawa nowej regulacji płac, która z jednej strony umożliwiłaby znośne życie, a z drugiej strony zniosła demoralizujące dodatki funkcyjne, wprowadzone przez W. Jędrzejewicza w pamiętnym roku 1934, kiedy to zdegradowano pracowników państwowych o jedną grupę, a równocześnie podniesiono pobory w grupach wyższych, dodając tym ostatnim sute dodatki funkcyjne.

Mały Luksemburg

W Luksemburgu w zeszłym roku Izba Poselska w porozumieniu z Rządem postanowiła przeprowadzić ogólną reformę uposażeń urzędniczych. Wyłoniona w tym celu specjalna komisja, która miała opracować projekt przedwstępnej reformy do 1 maja 1938 r., natknęła się w swych pracach na nieprzewidziane trudności w związku z zaszeregowaniem poszczególnych kategoryj urzędników. Wobec tego wystąpiła ona do Rządu z wnioskiem, ażeby udzielić czynnym i emerytowanym funkcjonariuszom państwowym w roku bieżącym podwyżki prowizorycznej ich poborów oraz zaopatrzeń emerytalnych do czasu przeprowadzenia ogólnej rewizji uposażeń, co ma nastąpić z dniem 1 stycznia 1939 r. Ta tymczasowa roczna podwyżka wyniosłaby w 1938 roku dla każdego urzędnika 300 franków złotych.

Jak widzimy, nawet taki maleńki kraik, jak operetkowy, szczęśliwy Luksemburg ma swe kłopoty ze sprawami urzędniczymi. Bo to i ilość wielka, no i rozmaite kategorie...

Komisja więc znalazła środek i przyznała tymczasową podwyżkę w wysokości 300 złotych franków rocznie. Przeliczcie na naszą walutę...

Jeżeli u nas mówi się o kwestii uposażeń, zawsze są trudności, tylko, że nie ma komisji parlamentarnej, lecz dekret w trybie skróconym. Poza tym wiele względów nie zezwala, by sprawa załatwiona była po życiowemu.

Może by więc na razie, tymczasowo, aż do dalszego zarządzenia — obojętne, na jakiej zasadzie — przyznać pracownikom podwyżkę, choćby nieidentyczną w wysokości przewalutowanych 300 zł franków. Bo Luksemburg jest małym krajem i nie może sobie pozwolić na przepłacanie urzędników...

Doskonała książka

Jak już zapowiedzieliśmy, w rocznicę odzyskania niepodległości ukaże się dzieło pamiątkowe p. t. „20-lecie komunikacji".

Książka zapowiada się wręcz interesująco. Pominąwszy szatę graficzną, która w wydawnictwach I. K. C. stoi zawsze na wysokim poziomie, treść zaciekawi pracownika kolejowego, który odnosi się zawsze z wielkim sentymentem do spraw swego zawodu. Jak dowiadujemy się, książka mieć będzie treść napisaną tak zwięźle, a równocześnie przystępnie, że nawet rodziny pracowników wiele z niej skorzystają.

Podstawą komunikacji w Polsce wciąż jeszcze są koleje. Wydawnictwo jednak zajmuje się również komunikacją autobusową, lotniczą, rzeczną i morską, oraz drogami, teletechniką i radiem, pragnąc ująć wszystkie dziedziny, składające się na komunikację.

W rezultacie powstanie spore dzieło, dobrze zredagowane i doskonale ilustrowane. Będzie ono mieć stałą wartość, a stanowiąc ozdobę domu, zachowa — przez wszechstronne ujęcie — wszelkie zalety encyklopedii.

Zapowiedź dzieła spowodowało szereg zapytań, które do nas wpływają. Na pytania te odpowiedzieć możemy tylko jedno: Warto dzieło zakupić, choćby ratalnie na dogodnych warunkach i warto innym pracownikom polecić.

Wierszyk aktualny

Wrześniowy zeszyt organu Stowarzyszenia Urzędników Państwowych podaje na ostatniej stronie mały, bezpretensjonalny wierszyk, podpisany literami W. W. Wierszyk nie ma tytułu, zatem i my przedrukowujemy go w dziewiczej szacie:

Biedzi się urzędnik i marzy:
że los go kiedyś obdarzy,
że krwi trochę nabierze i ciała
Ta jego golizna wspaniała,
że choć jest w długach po szyję (aż 200 zł)
Może ją kiedyś okryje,
że i na długi odłoży,
że czysty kołnierzyk założy,
że zje sobie obiad do syta
I książkę jaką przeczyta,
Lat dziesięć tak wzdychał i marzył
Aż wreszcie los go obdarzył
Papierkiem z takimi słowy:
„Dyplom na medal brązowy“.

Współpraca

Wrześniowy zeszyt „Inżyniera Kolejowego“ zamieszcza bardzo ciekawy artykuł inż. A. Dijakiewicza, pt.: Naukowa organizacja pracy, a administracja kolejowa. Radzimy wszystkim zapoznać się z tym artykułem, jako zachętę podajemy ustęp, który zajmuje się współpracą kierowników z personelem.

Autor powiada, że obecnie człowiek tylko z tego tytułu, że został mianowany na kierownicze stanowisko, uważa, że jest on stuprocentowym kierownikiem. W jego pojęciu nic mu nie brakuje.

W ciągu całego swego życia — mówi dalej — spotkałem tylko jednego człowieka, który mi się przyznał, że jego zdaniem na kierownicze stanowisko on się nie nadaje. A iluż ludzi spotkałem o wiele mniej od niego nadających się — a zadowolonych zupełnie ze swego postępowania. To zaufanie we własne zdolności administracyjne „z Bożej łaski“ jest zdumiewające. Nie zapomnę nigdy swej rozmowy z młodym inżynierem, który zdobył dyplom zaledwie przed 5 laty i nie zajmował jeszcze żadnego kierowniczego stanowiska. Ja wówczas miałem już za sobą dwadzieścia kilka lat służby. Poruszyliśmy temat ustosunkowania się przełożonego do podwładnych i... znaleźliśmy się co do swych poglądów na dwóch biegunach. A co mnie najwięcej zdumiewało, to jego bezgraniczna pewność siebie: nawet nie argumentował, poprostu — twierdził. Umyślnie poruszyłem nieco później sprawy techniczne i, ku memu zdumieniu, tu okazał się zupełnie rzeczowym współrozmówcą. A zdawało by się — raczej w tej dziedzinie mógłby być więcej zarozumiałym. Zmiana nastawienia takiej umysłowości jest rzeczą niezmiernie trudną, a przecież takich, jak ten młody inżynier jest więcej, a podobnych jemu — jest mnóstwo.

Skutki są fatalne: kompletny brak przyjaznej i zgodnej współpracy między kierownikami a podwładnymi, a właśnie te dwa postulaty stawia nauka o organizacji jako niezbędny warunek powodzenia w pracy instytucji.

Rekord szybkości

Przegląd Piśmiennictwa Kolejowego, wydawany nakładem M. K. podaje ostatnio bardzo ciekawą wzmiankę o rekordzie szybkości pociągu o trakcji parowej.

Oto dnia 3 lipca br. pociąg próbny o składzie sześciu wagonów o kształtach odpływowych z nowym parowozem o otulinie odpływowej osiągnął w Anglii szybkość rekordową 201 km na godzinę, na przestrzeni zaś 5 mil biegł z szybkością 193 km na godzinę. Próbna jazda, mająca na celu zbadanie hamulców była równocześnie próbą parowozu, który zbudowany jest jako seryjny do pracy codziennej, a nie dla jazdy rekordowej.

Do roku 1934 szybkość 160 km na godzinę nie była znana kolejom angielskim. Dopiero w listopadzie 1934 „Latający Szkot“ osiągnął tę szybkość. Obecny rekord daje w ciągu czterech lat zwiększenie szybkości o 25 procent.

Ale to były tylko próby, bo rozkład jazdy ułożony jest dla największej chyżości 145 km na godzinę.

Liścik z Piwnicznej

Po pięknej i słonecznej pogodzie, jaką mieliśmy w Piwnicznej, nastały trzy dni słoty. My, dzieci, dnie takie na letnisku najbardziej dotkliwie odczuwamy. Na dworze bawić się nie można bo leje deszcz, w pokojach ciasno, a zabawy dziecięce na korytarzach z krzykami — też nie są przez wszystkich letników mile widziane. To też z wielką radością przyjęliśmy wiadomość, podaną nam w czasie obiadu dnia 23 sierpnia przez gospodarza p. dr. Rosieka, że po południu odbędą się zawody strzeleckie dla dzieci z nagrodami.

Organizację zawodów podjął się mój tatuś. Nagrody w postaci czekoladek i cukierków ofiarował prezes związku p. Myśliwiec.

Po obiedzie do godz. 4-tej wszystkie dzieci musiały zachować obowiązkową ciszę. Po podwieczorku zgromadziliśmy się w sali jadalnej, gdzie pod jedną ścianą była ustawiona tarcza. Wiatrówkę do tych zawodów pożyczyła nam p. Nowakowa z Katowic. Do zawodów mogły stawać tylko dzieci do lat 15-tu. Zgłosiło się nas 11-ście. Ponieważ między nami prawie połowa nie miała 10-ciu lat, zostaliśmy podzieleni na dwie grupy, młodszych do lat 9-ciu, starszych od 10-ciu do 15-tu.

Zawody dały następujące wyniki:

W grupie dzieci młodszych zajęli:

1	*miejsce*	*Nowak Zygmunt*	*lat*	*8—57*	*punktów*
2	„	*Więcek Irena*	„	*9—32*	„
3	„	*Segda Jurek*	„	*5—27*	„
4	„	*Łukasik Jurek*	„	*7—24*	„
5	„	*Wojtyga Staś*	„	*7—10*	„
6	„	*Lebküchler Jurek*	„	*6— 3*	„

W grupie dzieci starszych zajęli:

1	*miejsce*	*Jaroszewski Andrzej*	*lat*	*13—68*	*punkt.*
2	„	*Jaroszewska Irena*	„	*10—66*	„
3	„	*Beister Andrzej*	„	*12—64*	„
4	„	*Nowak Janka*	„	*13—59*	„
5	„	*Segda Krysia*	„	*11—47*	„

Po ukończeniu zawodów p. dr Rosiek podziękował wszystkim zawodnikom i zawodniczkom za udział w zawodach, podkreślając znaczenie tego sportu dla obrony państwa. Ponadto podziękował wszystkim tym, którzy pomagali w organizacji zawodów. Następnie odbyło się rozdanie nagród przez p. prezesa, po czym zawody zakończono defiladą uczestników przy dźwiękach patefonu. Dzień ten pozostanie nam dzieciom na długo w pamięci.

Krysia Segda

Warszawa—Żoliborz, Kozietulskiego 2 B

Myśli

Do pracy za pomocą mięśni można zmusić batem, lecz nie ma takiej potęgi, która potrafiła by zmusić do pracy mózgowej, do pracy organizacyjnej.

Emerson

ADRES

W. P.

WP.Dobrzyniecki Stanisław
Lwów
Tarnowskiego 78.

Używanie poczty kolej. dozwolono Reskryptem M. K. nr 378/25

PISMO REDAGUJE KOMITET

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: LWÓW, Ul. SZOPENA 6, I. p. KONTO w P. K. O. Nr 505.398. Tel. 288-83

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO »ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH«

DRUKARNIA »POLIGRAFIA« LWÓW, LINDEGO 6. REDAKTOR ODPOW.: EUGENIUSZ PETAK